



16/01/2014
Federació

Sobre l'ús del casc a zona urbana

A finals d'aquest novembre, el projecte de reforma de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària va superar el primer examen parlamentari. Malgrat que encara ha de seguir tot un procés, això implica que s'ha fet un pas més perquè, de cara a Setmana Santa, s'apliqui una de les mesures que més debat ha suscitat: obligar els ciclistes a portar el casc també en zona urbana, tal com passa en zona interurbana.

Malgrat que la proposta inicial de la Direcció General de Trànsit estatal (DGT) era que portar el casc fos de compliment obligat per a tots els ciclistes que circuïssin per la ciutat, després va proposar reduir l'obligatorietat per als menors de 18 anys. Finalment, però, l'11 de desembre passat el Congrés dels Diputats va aprovar la proposta d'esmena de Convergència i Unió per la qual la futura aplicació de la mesura comportarà reduir l'edat dels 18 als 16 anys.

El Servei Català de Trànsit (SCT) està satisfet amb l'aprovació d'aquesta esmena. Precisament, el 26 de novembre passat, el seu director, Joan Josep Isern, va traslladar la proposta de l'SCT al Congrés dels Diputats d'obligar els ciclistes menors de 16 anys a portar casc en zona urbana. Isern va recordar que, gràcies a la feina dels seus predecessors i a la seva, així com a la col·laboració dels agents socials implicats, des de finals dels 90, l'SCT ha educat tota una generació sobre els riscos a la via pública fins al punt que la sinistralitat dels menors de 30 anys

s'ha reduït un 80% respecte de l'any 2000. Aquesta generació és la gran protagonista en l'adopció i en la implantació definitiva de la bicicleta a la ciutat i a la carretera.

Durant la seva compareixença al Congrés, Isern també va recomanar que, dels 16 als 18 anys, siguin els pares qui decideixin si els seus fills ciclistes han de portar el casc en zona urbana i també que sigui obligatori per als majors de 18 anys que utilitzin la bicicleta com a vehicle de treball. En el cas dels darrers, els que utilitzen el vehicle per a feina professional a la ciutat, també s'ha arribat a un acord per aplicar la mesura.

Sobre la conveniència o no d'obligar els ciclistes a portar el casc en zona urbana, reflexionen sis persones de diferents àmbits, però vinculats al món del ciclisme i la seguretat viària. Tots ells exposen i argumenten els motius pels quals hi estan a favor o en contra.

Ens fem ressalt de la intervenció de **Joaquim Vilaplana, de la Federació Catalana de Ciclisme**.

Membre de la Junta Directiva de la Federació Catalana de Ciclisme des del 2011 en qualitat de vicepresident i delegat per Barcelona. El 2013 també és coordinador de la Comissió de Seguretat Viària de la FCC.

Des de fa més de 20 anys els ciclistes esportius que comparteixen les vies interurbanes amb els vehicles de motor tenen molt clar que la utilització del casc evita traumatismes i lesions greus en la part més vital del cos humà com és el cap. Qualsevol col·lisió amb un vehicle amb motor pot produir lesions irreversibles i la diferència entre portar casc o no disminueix o augmenta les probabilitats de lesions cerebrals.

Davant les primeres propostes d'utilitzar el casc de forma obligatòria a les vies interurbanes, les protestes van ser generalitzades per part del col·lectiu ciclista. Semblava que el casc afectava a l'estètica del ciclista. Amb el pas del temps, els ciclistes de lleure i esportius van anar incorporant el casc com un element més de la seva indumentària, convençuts que amb això evitaven riscos davant qualsevol tipus de caiguda. Avui dia tothom que utilitza la bicicleta per fer esport o desplaçar-se per vies interurbanes té assumida la utilització del casc sense necessitat que les sancions hagin estat un element de dissuasió.

En els últims anys, la bicicleta ha anat agafant protagonisme a les ciutats del nostre país i ho ha fet com un mitjà de transport econòmic i ecològic per als residents i com un mitjà de transport turístic per conèixer la ciutat.

Les ciutats han hagut d'adaptar espais fent que la bicicleta hagi de compartir vies de circulació amb vianants i amb vehicles de motor. Tot plegat una xarxa prou complexa, però això no ha evitat que cada dia hi hagi més usuaris de la bicicleta per les ciutats.

Amb el temps, hem observat que els riscos no varien gaire entre les vies urbanes i les interurbanes. És cert que a moltes ciutats d'Europa els ciclistes no tenen l'obligació de portar casc, però val a dir que en aquestes ciutats el ciclista disposa d'espais segurs i quan comparteix l'actitud del conductor no és igual a la nostra. És un problema d'educació viària.

Des de la Federació Catalana de Ciclisme opinem que el casc ha de ser obligatori per als ciclistes, ja siguin esportius, de lleure o per mobilitat, sempre que es comparteixin les vies amb vehicles de motor, siguin urbanes o interurbanes. Tampoc fem distinció per edats. La gravetat de les lesions no distingeix les persones pel fet de ser joves, adults o gent gran.

Nota publicada íntegrament a <http://infotransit.gencat.cat/ca/infotransit-14/seccions/a-debat> [1]

[2]

[1] <http://infotransit.gencat.cat/ca/infotransit-14/seccions/a-debat> [2] <https://www.ciclisme.cat/printpdf/node/3006325>